

L'ACCENT SUR L'INFRASTRUCTURE : LE RÉSEAU ROUTIER DU CANADA : L'OSSATURE D'UNE ÉCONOMIE SOLIDE

Le Canada est vaste; un grand nombre de villes, de personnes et de centres économiques sont séparés par de grandes distances. Pour appuyer l'économie moderne tributaire du commerce de notre pays, ainsi que son développement, sa croissance économique et son bien-être, le transport – en particulier les routes et les autoroutes – joue un rôle crucial.

Tous les jours, des millions de Canadiens voyagent sur les routes. Notre réseau routier, qui est relié aux centres urbains importants et aux passerelles internationales, permet aux entreprises canadiennes d'accéder efficacement aux marchés nationaux et étrangers.

Appuyer la compétitivité commerciale et une économie canadienne vigoureuse

Un réseau moderne, sécuritaire et interconnecté de routes promeut la compétitivité commerciale et est essentiel à l'acheminement efficace des marchandises commerciales au Canada et au-delà des frontières internationales. Étant donné l'importance de nos relations commerciales avec les États-Unis et le fait que la majorité du commerce entre le Canada et les États-Unis est effectué par les transporteurs routiers, notre réseau de routes est à la base d'une économie canadienne solide.

En réalité, les routes continuent d'être le mode de transport principal pour l'acheminement des marchandises entre le Canada et les États-Unis. En 2011, 149 milliards de dollars d'exportations et 162 milliards de dollars d'importations ont été transportées sur les routes entre les deux pays.¹ Cela représente 56 p. 100 des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ou 35 p. 100 du commerce international du Canada.

L'évolution des routes canadiennes

Une partie importante du réseau routier du pays, la route historique Transcanadienne, a été construite en 1950 pour renforcer l'unité nationale et aider à relier les Canadiens de l'Atlantique au Pacifique. La *Loi sur la route transcanadienne* de 1949 a ouvert la voie à un financement mixte fédéral-provincial de ce qui deviendrait l'autoroute la plus longue du Canada. Les travailleurs se sont attaqués à certains des terrains les plus hostiles au monde, notamment des cols montagneux, des canyons et des prairies gelées pour construire la route de 8 030 kilomètres.

En 1962, le premier ministre John Diefenbaker et des représentants provinciaux ont procédé à l'ouverture officielle de l'autoroute transcanadienne à Rogers Pass, en Colombie-Britannique. Même si la construction n'a été achevée qu'en 1971, « l'autoroute d'un



Construction de la Transcanadienne en Saskatchewan, vers 1957

(photo de l'Encyclopédie de la Saskatchewan Archives Board R-B6300)

¹ Renseignements fournis par Transports Canada (mai 2012).

milliard de dollars » du Canada était ouverte à la circulation, de l'Atlantique au Pacifique. Au fil des ans, de nombreuses améliorations y ont été apportées telles que le projet de la route du canyon Kicking Horse (voir ci-dessous). Depuis 1971, certaines provinces ont des liens routiers supplémentaires et parallèles en lien avec la Transcanadienne même s'ils n'ont pas été construits dans le cadre de la loi originale de 1949. La Transcanadienne, comme l'appellent les provinces, s'étend maintenant sur 12 800 kilomètres.

Améliorer la Transcanadienne, Golden (Colombie-Britannique)

Le projet d'amélioration de la route du canyon Kicking Horse comprend le redressement et l'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne, le remplacement de ponts et la mise en place d'autres innovations conceptuelles ayant pour but de diminuer les risques. Grâce au soutien financier de 64 millions de dollars du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada, les réfections ont réduit les virages prononcés et les pentes raides, tout en augmentant la capacité et en améliorant la circulation. Ces modifications ont accru la sécurité et l'efficacité de cet important corridor de commerce, lequel est traversé par plus de 10 000 véhicules chaque jour pendant l'été.



Le pont Park, qui traverse la rivière Kicking Horse, est un remarquable exploit d'ingénierie blotti dans les spectaculaires montagnes Rocheuses.
(photos du gouvernement de la Colombie-Britannique)

Depuis le début de la construction de la Transcanadienne, des investissements soutenus dans les routes et les autoroutes canadiennes ont grandement contribué au développement du réseau routier du pays. Le Canada a plus d'un million de kilomètres de routes², y compris un réseau interconnecté de routes nationales qui représentent le cœur du réseau de transport national utilisé par les automobiles, les camions et les autobus.

En 1988, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a officiellement appuyé un Réseau routier national (RRN). Le RRN comprend 38 000 kilomètres de routes qui permettent les déplacements et les échanges commerciaux interprovinciaux et internationaux, en reliant les principales villes du pays, les grands centres démographiques ou commerciaux, les points d'accès aux États-Unis, ainsi que d'autres réseaux de transport tels que les ports et les gares maritimes. En 2008, le réseau a soutenu plus de 127 milliards de véhicules-kilomètres, y compris près de



Réseau routier national du Canada
(photo de Transports Canada)

² Sur des routes « à deux voies » équivalentes.

20 milliards de véhicules-kilomètres effectués par camion.³ Bien que le RRN ne représente que 3 p. 100 du réseau routier au Canada, il représentait plus de 39 p. 100 des véhicules-kilomètres effectués en 2008.⁴

La route translabradorienne (Terre-Neuve-et-Labrador)

Le déplacement des gens et l'acheminement des marchandises améliorent la société canadienne et à ce titre, l'infrastructure du transport est un secteur prioritaire d'investissement pour les gouvernements du Canada et de Terre-Neuve-et-Labrador.

La route translabradorienne traverse les étendues sauvages du Labrador nordique, reliant l'ouest et l'est de cette vaste région, ce que les générations précédentes n'ont jamais vu.

La première phase a débuté en 2007 et comprend l'élargissement et le revêtement dur de la route entre Happy Valley-Goose Bay et Labrador City-Wabush. Cette phase devrait coûter environ 300 millions de dollars, notamment 100 millions de dollars de frais partagés entre le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et le gouvernement du Canada dans le cadre du Financement de base pour les provinces et les territoires.



(photos du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador)



Conteneur chargé sur une remorque
(photo du gouvernement de la Colombie-Britannique)

Notre réseau routier est un élément central de l'infrastructure multimodale du Canada. La plupart des chargements transportés par train, par bateau ou par avion nécessitent un transport par camion au début ou à la fin de l'acheminement. En 2007, le gouvernement du Canada a lancé le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques pour faciliter les échanges et le commerce, offrir un réseau de transport intégré et sans interruption et réagir aux pressions exercées par la mondialisation et la compétitivité.

Les stratégies élaborées et mises en œuvre en vertu de

³ Renseignements fournis par Transports Canada (mai 2012).

⁴ Ibid.

ce Cadre contribuent à la compétitivité du Canada en développant et en optimisant les réseaux de transport, notamment les routes et les autoroutes, qui sont essentiels au commerce international. Trois portes et corridors commerciaux stratégiques ont été désignés : la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique, la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec et la porte et le corridor de commerce de l'Atlantique.

Soutien du gouvernement du Canada pour de meilleures routes

Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'un réseau routier intégré efficace pour l'économie et la prospérité à long terme du Canada. Bien que les provinces et les territoires soient responsables de la majeure partie de la construction des routes, des investissements fédéraux ont aidé à assurer que nos routes soutiennent la prospérité économique canadienne.

Le gouvernement du Canada appuie l'amélioration des routes de différentes façons. Grâce à des programmes d'Infrastructure Canada tels que le Fonds Chantiers Canada, les investissements fédéraux appuient les projets qui améliorent la capacité et la sécurité des routes principales du Réseau routier national, restaurent les routes et les ponts et fournissent des systèmes de transport intelligents. Dans le cadre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada, le Réseau routier national principal est l'une des cinq priorités nationales, avec l'eau potable, les eaux usées, le transport en commun et l'infrastructure axée sur l'énergie verte.

Depuis le lancement du Plan Chantiers Canada en 2007, Infrastructure Canada a engagé plus de 1,6 milliard de dollars pour 241 projets visant l'infrastructure du Réseau routier national⁵, ce qui inclut des investissements importants dans les plus grandes régions économiques canadiennes. Ces investissements fédéraux ont permis d'obtenir 2,3 milliards de dollars auprès des autres ordres de gouvernement pour améliorer le Réseau routier national.

Le Fonds de stimulation soutient les améliorations des routes au Nouveau-Brunswick

Au Nouveau-Brunswick, les investissements du Fonds de stimulation de l'infrastructure ont appuyé des projets qui ont contribué à améliorer la vie quotidienne des citoyens. Ainsi, 46 projets d'amélioration du réseau routier ont fait l'objet d'une contribution fédérale de plus de 35 millions de dollars. Maintenant terminés, ces projets de construction permettent aux automobilistes du Nouveau-Brunswick et à leurs familles de bénéficier de routes plus lisses, plus fiables et plus sécuritaires.



Construction et remise en état des routes 101, 102 et 109 (Fredericton et Perth-Andover)



Un nouvel échangeur favorise la croissance des entreprises locales (Moncton)



Des améliorations grandement nécessaires ont été apportées à un pont important (Hartland)

⁵ Cet engagement comprend les projets financés dans le cadre du Fonds Chantier Canada et du Fonds de stimulation de l'infrastructure.

Afin de renforcer la position du Canada dans le commerce international, le gouvernement du Canada effectue des investissements importants dans le cadre des programmes de Transports Canada tels que l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Guidé par le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques, le but de ces investissements est de faire progresser le système de transport canadien afin de mieux relier notre nation aux marchés mondiaux. Le gouvernement du Canada a engagé plus de 432 millions de dollars dans des projets visant le Réseau routier national dans le cadre de ces fonds, ce qui a permis d'obtenir 573 millions de dollars des partenaires.⁶

Un projet stratégique d'infrastructure routière appuie le commerce avec les marchés de l'Asie-Pacifique, Vallée du bas Fraser (Colombie-Britannique)

Les améliorations majeures apportées aux ponts et aux routes appuient l'acheminement des marchandises internationales plus rapidement et plus efficacement dans la vallée du bas Fraser (Colombie-Britannique) et dans les marchés de tout le Canada et des États-Unis.

Le projet du pont de la rivière Pitt et de l'échangeur Mary Hill comprend la construction d'un nouveau pont à sept voies pour remplacer l'échangeur actuel à l'intersection de la route Lougheed et de la voie de contournement de Mary Hill. Maintenant ouvert, le nouveau pont aide à mieux relier les installations liées au commerce et les réseaux de transport sur les deux côtés de la rivière Pitt. La conception du projet comprend aussi des passages piétonniers et des voies cyclables.



(photo du gouvernement de la Colombie-Britannique)

Le gouvernement du Canada appuie également ce projet grâce aux 90 millions de dollars investis dans l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Obtention de résultats

Les investissements publics mixtes importants réalisés au cours des dernières années ont aidé à améliorer la sécurité des routes, à accroître les économies et à rajeunir le réseau routier du Canada.

Par exemple, des études ont démontré que l'âge moyen des routes canadiennes a considérablement diminué au cours de la dernière décennie, passant de 17 ans en 2000 à 13 ans en 2010.⁷ Depuis 2006, les investissements réalisés par tous les ordres de gouvernement ont amélioré plus de 2 600 kilomètres du Réseau routier national (ou 12 p. 100 de la longueur totale), faisant ainsi passer l'indice de l'état de la chaussée à « bon ».⁸ De plus, 700 des 8 700 ponts qui

⁶ De plus, 167 millions de dollars en financement fédéral ont été investis par Parcs Canada pour l'élargissement à quatre voies de la transcanadienne dans le Parc national de Banff, en Alberta.

⁷ Statistique Canada, Division de l'investissement et du stock de capital.

⁸ Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, « Réseau routier national du Canada – Rapport annuel 2010 », p.5, septembre 2011.

font partie du Réseau routier national sont nouveaux ou ont subi des travaux de réfection majeurs depuis 2007.⁹

Les routes et les autoroutes canadiennes sont également plus sécuritaires qu'elles ne l'étaient il y a dix ans. Même si le nombre de conducteurs est plus élevé que jamais, le nombre de victimes et de collisions sur les routes canadiennes diminue constamment en raison d'un meilleur comportement au volant, de la sensibilisation accrue et d'une infrastructure meilleure et plus sécuritaire.¹⁰ Les données les plus récentes confirment les tendances et les gains à long terme observés depuis le début des années 1990. De 2007 à 2009, les autorités canadiennes ont enregistré une diminution de 20 p. 100 (de 2 761 à 2 209) du nombre de victimes de la route, soit le niveau le moins élevé depuis près de six décennies.¹¹

Mettre le cap sur l'avenir

Le gouvernement du Canada continuera d'établir des partenariats avec les autres ordres de gouvernement et les intervenants clés afin d'assurer que les routes canadiennes continuent d'aider les Canadiens et qu'elles contribuent à notre croissance économique, à notre prospérité et à notre compétitivité.

Le gouvernement du Canada a énoncé dans le budget 2011 et dans le Plan d'action économique 2012 sa détermination de travailler avec les provinces, les territoires, la Fédération canadienne des municipalités et autres intervenants à l'élaboration d'un plan d'infrastructure publique à long terme qui se poursuivra au-delà du plan Chantiers Canada en 2014. En novembre 2011, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a procédé au lancement d'un processus de mobilisation en vue de mettre au point le nouveau plan. Dans ce contexte, on tient compte de la nécessité continue d'améliorer le réseau routier canadien.

Pour des renseignements supplémentaires sur le processus d'engagement du gouvernement du Canada à élaborer un plan à long terme pour l'infrastructure, visitez le <http://www.infrastructure.gc.ca/plan/plan-fra.html>.

L'accent sur l'infrastructure : Le réseau routier du Canada : l'ossature d'une économie solide

© Sa Majesté la reine du chef du Canada, septembre 2012

N° de cat. T94-5/7-2012F-PDF

ISBN 978-1-100-99713-1

Ce document et des renseignements additionnels sont disponibles sur le Web au

www.infrastructure.gc.ca.

This publication is also available in English: *Infrastructure Spotlight: Canada's Highway System: Backbone of a Strong Economy*.

⁹ Ibid.

¹⁰ Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, communiqué, novembre 2011, http://www.ccmta.ca/english/produstandservices/news_releases/ndr_2011.pdf.

¹¹ Transports Canada, 2011, « Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2009 », <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp3322-2009-1173.html>.